FEBRERO 1968

99-1-306-C.3

W. P. Leber, Gobernador-Presidente

H. R. Parfitt, Vicegobernador

Frank A. Baldwin
Jefe de la Oficina de Información

PANAMA CANAL REVIEW
En Español

Robert D. Kerr, Funcionario de Prensa
Directores de Publicaciones:
Tomas A. Cupas y Morgan E. Goodwin
Redactores:
Jose T. Tuñon, Eunice Richard, Tobi Bittel y Fannie P. Hernandez

Publicación Oficial del Canal de Panamá
Publicado Trimestralmente en Balboa Heights, Zona del Canal
Impreso en la Imprenta de La Boca, Zona del Canal
Se permite la reproducción parcial o total. Se agradecería dar crédito al Review, aunque ello no es esencial.
Distribuido gratis a todos los empleados del Canal de Panamá
Subscripciones, $1 al año; correo aéreo $2 al año; correo y números atrasados, 25 centavos cada uno.
Giros Postales pagaderos a la Compañía del Canal de Panamá, deberán remitirse por correo al Apartado "M", Balboa Heights, Z. del C.
Las Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Z. del C.

Nuestra Portada

OCHO PUNTOS de interés, familiares en el escenario de la Zona del Canal, del Atlántico al Pacífico, adornan la portada de esta edición de The Panama Canal Review.

Las poblaciones de Balboa y Gamboa, los Jardines de Summit, el Corte Gaillard, la Represa de Gatún y una nave en las esclusas representan todas parte integral de la vida en el Istmo. Las dos fotos, tomadas de noche, del Puente Thatcher Ferry y de una nave iluminada en el Canal son parte también del ambiente del Istmo.

En la página opuesta, aparece un artículo sobre la Academia de la Marina Mercante de Estados Unidos, muchos de cuyos graduados desempeñan papeles vitales en la operación del Canal. De acuerdo con recientes estudios sobre aproximadamente la mitad de los 12,913 graduados, 2,806 están en la industria marítima, lo que incluye a 1,511 hombres que navegan actualmente como oficiales en la Marina Mercante de Estados Unidos o sirven como oficiales en la Armada o Guardia de Costa de Estados Unidos. Un total de 205 naves estadounidenses cuentan con capitanes o ingenieros jefes graduados en la academia.

La Administración Federal de Aviación y su labor de mantener seguras las rutas aéreas sobre Panamá son objeto de un artículo y fotografías que comienzan en página 10.

Para los fanáticos, tenemos un avance sobre el Campeonato Abierto de Golf de Panamá para 1968, que tendrá lugar este mes.

Dos empleados del Canal que hicieron una gira económica de 10,000 millas por Sur América, cuentan sus interesantes experiencias. Un artículo que empieza en la página 19 describe su viaje y da buenos consejos a los que piensen en semejante aventura.

Otros artículos se refieren a la Patrulla de Caminos de la Guardia Nacional de Panamá, a un maestro de arte de la Zona del Canal y a informes sobre las actividades marítimas.

Indice

Academia de Kings Point 3
Artista-Escultor-Maestro 6
Torneo Abierto de Golf de Panamá 8
Administración Federal de Aviación 10
Aniversarios 13
Naves de Vagones Marinos 14
Estadísticas de Navegación 14
Patrulla de Caminos 16
Historia del Canal 18
Gira por América del Sur 19
Navegación 22

¡Abandonen el barco! Es solamente un ejercicio en la Academia de la Marina Mercante de los Estados Unidos donde los guardias marinas son preparados para sus certificados de botes salvavidas expedidos por la Guardia de Costa de Estados Unidos. Este es parte de un extenso adiestramiento de los cadetes en la academia. Un artículo que comienza en la página 3 da una información más amplia sobre la educación de los jóvenes que asisten a la academia.

Gift of the Panama Canal Museum

Kings Point Forma Hombres Y Marineros

Cuando el regimiento pasa revista en la Academia de la Marina Mercante, constituye un espectáculo lleno de colorido. Las banderas de la academia son inclinadas como saludo al Contraalmirante Harold T. Deutermann, Comandante de la Frontera Oriental Marítima y Presidente de la Delegación de Estados Unidos al Comité de Estados Mayores Militares de las Naciones Unidas, que pasa delante de la guardia de banderas.

EL CANAL de Panamá, el Gobierno de Estados Unidos en general y la industria naviera estadounidense están recibiendo ricas cosechas todos los años en un lote de 65 acres, situado sobre la ribera norte de Long Isand, Nueva York. Ese es el lugar donde está la Academia de la Marina Mercante de Estados Unidos, de donde salen los hombres altamente adiestrados que hacen su carrera en el mar.

Llamada frecuentemente Kings Point, debido al lugar donde se encuentra, es una de cinco academias federales y es operada como parte de la Administración Marítima del Departamento de Comercio de Estados Unidos. Significa para la Marina Mercante lo que West Point para el Ejército y Annapolis para la Armada de los Estados Unidos.

A pesar de ser relativamente nueva, la Academia de Marina Mercante ha graduado ya hombres destinados a ser oficiales de alto rango de la Armada de Estados Unidos, comandantes de buques mercantes y presidentes de compañías de navegación.

Más de dos docenas de graduados de Kings Point ocupan posiciones claves en varias unidades de la empresa del Canal. El mayor número sirve como prácticos del Canal, quienes comandan las naves en tránsito y las llevan a través de la vía interoceánica. Otros están en posiciones claves en los astilleros de la organización, en la Oficina de Planificación, en la Oficina de Asesoramiento Jurídico y en la Oficina de Seguridad.

Inaugurada en 1943, la academia fue convertida en una institución permanente por el Congreso en 1956. Kings Point ganó rápidamente el respeto de los educadores, de los funcionarios de la Armada de Estados Unidos y de la industria naviera. Muchos de los elogios ganados por Kings Point se deben a los esfuerzos de su superintendente, el Contraalmirante Gordon McLintock, quien ha estado al frente de ella durante los últimos 20 años.

La atmósfera en Kings Point es de disciplina militar. La vida regimental que se impone a los estudiantes sirve para inculcarles las normas de eficiencia, mando y destreza que se necesitan a bordo. Son esenciales tanto para el bienestar de la tripulación como para la eficiencia de la operación de la nave.

Cada nueva clase de 300 hombres, se compone de jóvenes de 17 a 22 años, en excelentes condiciones físicas y que han completado su educación secundaria con créditos suficientes en inglés, matemáticas y ciencias. Las autoridades encargadas de ello—miembros del Congreso de Estados Unidos, gobernadores de la Zona del Canal, de la Samoa Americana y de otras áreas—presentan nombres de jóvenes para que sean admitidos. A cada región se le asignan cuotas de nombramientos. La Zona del Canal, por ejemplo, tiene una cuota de dos.

Tomando la altura del sol. Un guardia marina usa su sextante para observar la altura de los cuerpos celestiales y encontrar la posición de la nave en el mar. Este es método clásico de fijar la posición de un barco en alta mar.

Además, se exige a todos los solicitantes que aprueben exámenes de Admisión a la Universidad. No hay excepciones en cuanto a los requisitos generales, escolásticos o físicos.

Una vez admitido, el joven recibe la designación de cadete guardia marina y durante el primer año se le considera plebe. Aprende cortesía militar, marcha hacia las clases, practica formación cerrada, monta guardia y pasa inspecciones diarias. Se le exige que mantenga su uniforme y su cuarto, que comparte con otro cadete, en un alto grado de nitidez.

El ritmo de la Academia es agotador. El día comienza con las dianas a las 6 a.m. y termina con el toque de silencio a las 11 p.m. Las clases van de las 8 a.m. a las 4 p.m., con una hora para

(Pasa a la página 4)

LOS CADETES PRACTICAN EL DEPORTE

(Viene de la página 3)

el almuerzo. De las 4 p.m. hasta la 6:30 p.m., el guardia marina puede dedicarse a actividades atléticas o extracurriculares; las noches se reservan para el estudio. Un cambio de ritmo muy esperado llega después del almuerzo del sábado, cuando termina la semana académica.

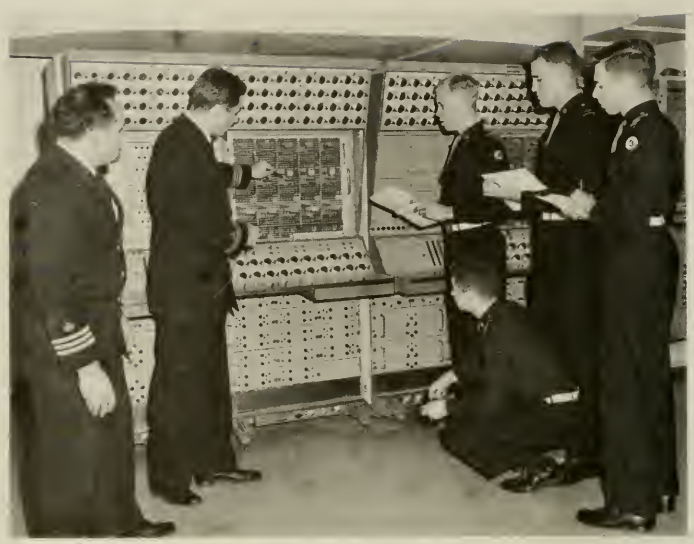
Una gran variedad de deportes intercolegiales e intramurales proporcionan una necesaria dimensión extra a esta rutina. Existen además, numerosas actividades extracurriculares tales como publicaciones, un conjunto coral, equipos de debates, y grupos de interés especial, además de eventos sociales. Varios capellanes atienden las necesidades espirituales.

El plan de estudios hace énfasis en las materias técnicas, tan necesarias en esta era atómica, pero está bien balanceado con materias humanísticas. Desde que es plebe, el guardia marina recibe adiestramiento básico en náutica, navegación, manejo de botes y materias relacionadas. Estudia inglés, matemáticas y ciencias en nivel de preparatoria de universidad.

El segundo año, o año de mar, lo pasa a bordo de una nave mercante, con un compañero de clase, obteniendo experiencia práctica en el manejo de los barcos. Es durante esta fase de su adiestramiento cuando se le asigna un proyecto marino, un manual con tareas relacionadas con la estructura del barco, su equipo y sus prácticas. Al final de cada tres meses a bordo, sus tareas son enviadas a la Academia para ser calificadas. También se toman en cuenta los informes de los oficiales de la nave sobre su trabajo.

Los últimos dos años de estudio en Kings Point tienden a extender la experiencia práctica en los laboratorios, a medida que los guardia marinas aumentan sus conocimientos teóricos en las materias de su profesión.

Navegación, electrónica, náutica, astronomía, meteorología, oceanografía, hidráulica, economía, relaciones laborales y reparación de maquinaria náutica, son algunas de las materias que se enseñan en los salones de la Academia. El alumno tiene una gran variedad de selecciones donde escoger. Nume-



El Capitán de Corbeta A. Stwertka, Profesor de Física Nuclear, demuestra un problema sobre compartimientos aisladores, en uno de dos computadores análogos, relacionados con el simulador de la consola principal de control del buque nuclear Savannah, que se encuentra en el Laboratorio de Ingeniería Nuclear.

El Dr. Otis A. Singletary, canciller de la Universidad de Carolina del Norte, dicta una conferencia al Centro de Seminarios para Ejecutivos, en Kings Point, Nueva York. Su tema fue: "La Creación de un Nuevo Programa Federal: Una Experiencia Reciente". El Dr. Singletary es uno de los muchos educadores que han hablado en el centro.

rosos laboratorios, usados para simular las condiciones reales de trabajo a bordo, contribuyen grandemente a preparar a los futuros oficiales. Algunos de ellos son para combatir incendios, para el manejo de carga, hay laboratorio de diesel, de electricidad y de vapor, lo mismo que de meteorología y un cuarto de calderas.

La academia posee un Centro de Estudios Nucleares con un Laboratorio Simulador de un Reactor Nuclear. El simulador es casi un duplicado exacto de la consola de control del *Savannah*, el primer buque nuclear comercial del mundo.

La academia está estrechamente relacionada con el *Savannah* en otros aspectos. La escuela ha prestado personal al proyecto *Savannah*. Varios grupos de personas que se adiestran en el *Savannah*, que llevan por lo menos 3 años de servicio en el mar, han recibido su adiestramiento nuclear en Kings Point.

Normalmente, los graduados reciben el grado de licenciado en ciencias y una licencia, ya sea de tercer oficial o de tercer oficial ayudante de máquinas, dependiendo ello de si han escogido el curso de ciencia náutica para ser oficial de cubierta o el plan de estudios de ingeniería náutica.

(*Pasa a la página* 9)

El Capitán Julius Grigore, Jr., de la Reserva Naval de los Estados Unidos, a la izquierda, Subjefe de la Division Industrial del Canal, completó sus estudios en Kings Point en 1946. Junto con él aparece David Miller, ingeniero de plantas, que se graduó en 1962.

El práctico del Canal, Cap. J. J. Bonanno, de la graduación de 1943, presidente del Capítulo de la Zona del Canal de la Asociación de ex Alumnos de la Academia de la Marina Mercante, instruye al capitán de un remolcador que lleva una nave a su muelle en Balboa.

El Abogado J. W. Mitchell, de la graduación de 1946 en Kings Point, pertenece a la Oficina de Asesoramiento Jurídico de la empresa del Canal de Panamá donde sus conocimientos sobre ley de almirantazgo son sumamente valiosos.

Maestro Local Es Artista de Mucho Talento

PARTIENDO DE un abuelo que en Austria era diseñador de joyas, el talento artístico parece ilimitado en la familia Sprague. Uno de los descendientes, dotado particularmente con este don, es Alwyn Sprague, profesor de la Escuela Intermedia de Curundú, que vive en Balboa con su esposa y su pequeño hijo. Sus pinturas se encuentran en Norte y Sur América, además de Sur Africa.

Sprague nació en Colón y asistió a las escuelas de la Zona del Canal, graduándose en la Escuela Secundaria de Balboa en 1956. Obtuvo su licenciatura en artes en 1962 y un grado de Maestría en 1966, en la Universidad Americana de Washington, D.C.

Enseña arte, inglés y manualidades en la Escuela Intermedia de Curundú, y por las noches es profesor de dibujo, pintura, diseños en acuarela e historia del arte en la Universidad de la Zona del Canal. Durante sus momentos de ocio pinta, talla en madera, escribe, trabaja la cerámica, hace soldados de juguete para su hijo Mark, fabrica piezas de ajedrez y le sobra tiempo para dedicarse a la jardinería, coleccionar botellas y practicar el karate.

Este joven de talento, que no aparenta tener 29 años, tiene un extraordinario sentido de realismo en su arte. Las pinturas que hay en su hogar y en la Oficina de la Vivienda del Canal de Panamá son la prueba. Sprague, que está escribiendo un libro sobre su niñez en la Zona del Canal, muestra su amor por el área en sus pinturas de escenas de la Zona del Canal.

Sus temas favoritos son los viejos edificios de madera cuyo atractivo él capta en tonos simples y puros. Una, de entre varias atractivas pinturas suyas que se encuentran en la Oficina de la Vivienda, muestra una vieja casa estilo francés, construida en 1907, que todavía se mantiene en pie cerca del Hospital Gorgas. Sus trabajos incluyen paisajes marinos y retratos.

Los trabajos de Sprague adornan las residencias de amantes del arte en tres continentes. Sus pinturas y tallados han sido expuestos en la Institución Smithsoniana, en la Galería Eric Schindler, de Richmond, Virginia; en la Galería Channel y en la Galería del Arte de Todas las Naciones, en Washington, D.C., y en la Galería Emerson, en McLean, Virginia, donde los críticos de arte le prodigaron grandes alabanzas. Sus pinturas se encuentran además, en la Universidad Amherst, en Masachusetts, y en residencias privadas de Estados Unidos y la Zona del Canal.

Trabajando con mazo y cincel, Alwyn Sprague talla en caoba la figura de una mujer, teniendo un dibujo como modelo. El perfecto balance de la cabeza da a la escultura impresión de vida.

Su pintura de Venado Mud Flats fue comprada recientemente en la Galería Eric Schinder por la Dra. Linda Proctor, coleccionista de arte de Johannesburgo, Africa del Sur. La Dra. Proctor es buena amiga del Dr. Christian Barnard, quien hizo el primer transplante de un corazón humano, en Ciudad del Cabo, Sur Africa.

Las esculturas en madera de Sprague tienen la misma calidad realista de sus pinturas. Una cabeza inclinada, un brazo doblado, la curva de una sonrisa, tienen la naturalidad del modelo viviente. Para estos tallados en madera, de tamaño casi natural, Sprague prefiere las bellas maderas duras nativas. En su taller se encuentran troncos de teca, de caoba y de ilang-ilang en espera de ser convertidos en obras de arte.

Usa dibujos como modelos para sus esculturas en madera. Luego de estudiar el sujeto, comienza a "cortar" con su mazo y su cincel. Además, él mismo

construye sus herramientas de tallado; los cinceles y mazos los hace de nogal, de palo santo y almendro, y de diferentes tamaños y peso. Tiene especial valor sentimental para él un mazo que hizo de un pedazo de parachoques de una vieja 'mulita' o locomotora de remolque del Canal.

Cuando no está pintando o tallando, Sprague se dedica a hacer un juego de piezas de ajedrez, que piensa regalar a su suegro, y también a la alfarería. Además de un libro que está escribiendo, Sprague y un amigo, han colaborado en una cinta cómica que está seguro le será comprada algún día por alguna editorial.

La esposa de Sprague, Bárbara, también es graduada en Artes y es talentosa artista. Sprague es hijo del Sr. Howard Sprague y Sra. Josephine Sprague, residentes en La Boca, Zona del Canal. Su madre es muy conocida localmente como diseñadora y artista. Su padre es subjefe auditor en la División de Auditoría General.

Sprague comenzará pronto a trabajar en pinturas de la selva, de lanchas camaroneras y de botes pescadores nativos.

Sprague y su pintura de una casa del tipo de las del Canal Francés, construida en 1907. La pintura adorna la Oficina de la Vivienda del Canal de Panamá.

Las casas y calles de la Zona del Canal son sujetos favoritos para las pinturas de Sprague, como lo prueban estas dos que se ven en la Oficina de la Vivienda del Canal de Panamá. Virginia A. Peterson, secretaria del jefe de la oficina, aparece frente a su escritorio.

DESTACADOS GOLFISTAS EN EL ABIERTO DE PANAMA

GOLFISTAS PROFESIONALES de primera categoría, provenientes de por lo menos 9 países, además de docenas de aficionados locales, pondrán a prueba sus habilidades—y quizás su suerte—en el Club de Golf de Panamá, a fines de este mes en el Décimo quinto Torneo Abierto de Golf de Panamá.

Se espera que más de 60 profesionales compitan por un total de $15,000 en premios, con $3,000 y el Trofeo Viceroy para el ganador del evento de 72 hoyos. Para los aficionados significa la oportunidad de jugar con profesionales y compartir los premios que no son en efectivo y varios trofeos. El programa será completado con eventos sociales y una exhibición por Paul Hahn, un verdadero artista del golf.

Dick Dehlinger, director del Torneo, informa que el profesional del club, Alberto Serra tiene la cancha en excelentes condiciones. La distribución de los hoyos, en una distancia de 6,600 yardas, es considerada como una de las canchas más difíciles de Latinoamérica y a la par con la mayoría de las de Estados Unidos.

Los aficionados locales abrirán el torneo el domingo 18 de febrero, con el Torneo Escopeta, un tipo de competencia amistoso, en el que podrán participar tanto los novatos como los expertos. Comenzará y terminará con un disparo de escopeta, de manera que todos lo comiencen y terminen al mismo tiempo. Un total de 18 jugadores de cada uno de los clubes de golf que participen en el torneo estarán compitiendo, y cada uno partirá de un hoyo diferente, cuando se dé la partida. Esa noche habrá un coctel ofrecido por el Ron Cortez y amenizado por el gran organista panameño Lucho Azcárraga. Todos los participantes están invitados a este evento que será de las 6 a las 8 p.m.

Muchos de los profesionales llegarán el 19 de febrero y al día siguiente se prepararán para el Torneo Profesional y Aficionado que se celebrará el 21.

Este será el punto culminante del torneo, desde el punto de vista de los aficionados. Además de competir por $1,500 de premios en mercancías, les dará la oportunidad de jugar junto con profesionales visitantes de primera. El Profesional y Aficionado de 18 hoyos es un torneo en el que dos aficionados unirán fuerzas con un profesional para formar equipos individuales. Se tomarán en cuenta handicaps completos al calcular las anotaciones. En los últimos años el torneo ha sido ganado con anotaciones netas de 59 ó 60.

El Gobernador de la Zona del Canal W. P. Leber y el Vicegobernador H. R.

(*Pasa a la página 23*)

El trofeo ganador del Torneo Abierto de Golf de Panamá de 1967 es aceptado por Bert Weaver, al extremo derecho, quien también recibió un cheque por $3,000 como bolsa del campeón. El trofeo es entregado por Geoffrey Lee, gerente general de los cigarrillos Viceroy en Panamá, uno de los patrocinadores del torneo. Los otros son, de izquierda a derecha: Billy Booe, director del torneo de la Asociación de Golfistas Profesionales; Robert Creasey, director ejecutivo de la AGP, y Dick Dehlinger, director del torneo.

Ejecutivos Se Adiestran En Kings Point

(Viene de la página 5)

La academia ha establecido un programa experimental para otorgar licencias duales, por medio del cual el guardia marina seleccionado toma un curso combinado de oficial de cubierta y oficial de máquinas que lo califica para obtener las dos licencias. Los funcionarios de la academia consideran que este programa será la base para una educación técnica más amplia que permitirá mayor flexibilidad en un futuro empleo.

El graduado de Kings Point está obligado a servir por lo menos tres años como oficial en la Marina Mercante. Además, al graduarse, el nuevo oficial puede recibir el rango de alférez de fragata en la Reserva Naval de Estados Unidos.

La Marina Mercante de Estados Unidos no es parte de las fuerzas armadas, pero está compuesta de los barcos y hombres que se dedican al comercio marítimo extranjero y doméstico de la nación. Sin embargo, justamente se llama a la Marina Mercante el "cuarto brazo de la defensa". Graduados y cadetes dieron sus vidas durante la Segunda Guerra Mundial, añadiendo con ello mayor significado al lema de Kings Point "Acta Non Verba", hechos, no palabras.

La clase de 1966 se graduó con dos meses de anticipación debido a la escasez de oficiales para conducir naves a Vietnam. La clase del año pasado se graduó cuatro meses antes de junio, para ayudar a enfrentarse a esta creciente necesidad.

Una actividad educativa reciente y menos conocida de la academia se refiere al adiestramiento de ejecutivos de medio nivel del Gobierno de Estados Unidos, por medio de su programa Centro de Seminarios para Ejecutivos. El centro fue establecido en 1963 por la Comisión de Servicio Civil de Estados Unidos con la ayuda del Grupo Asesor Interno, como Instalaciones de Adiestramiento Interno del Gobierno de Estados Unidos. Un centro similar fue establecido en Berkeley, California, en 1966.

Hasta ahora, el centro de Kings Point ha graduado más de 2,000 personas que representan a todas las agencias del Gobierno, y varios funcionarios de la empresa del Canal de Panamá están entre los graduados del curso de dos semanas.

Funcionarios del Gobierno y líderes del mundo comercial y académico llegan al centro para dictar conferencias y participar en sesiones de preguntas y respuestas.

Los estudiantes se hospedan en la academia y comen en el comedor de los cadetes. La biblioteca y demás instalaciones están a disposición de los estudiantes ejecutivos.

Las secciones de estudiantes se dividen en equipos a los que se asignan problemas hipotéticos de gobierno basados en información auténtica. Los miembros de los grupos deben desarrollar programas para resolver esos problemas y, como parte del ejercicio, deben hacer una presentación oral convincente de sus programas.

El centro tiene por objeto mejorar el servicio del Gobierno a la nación, mientras que la Academia de Marina Mercante se preocupa específicamente por la navegación. Pero ambos tienen el fin de enfrentarse a los cada vez más complejos problemas del mundo moderno.

Los buques de turbinas Guglielmo Marconi (arriba) y Galileo Galilei (abajo), del Lloyd Triestino, de Trieste, Italia, transitarán el Canal este año. Las dos naves, de 27,900 toneladas, por lo común operan en la ruta Italia-Australia, pero están haciendo viajes especiales y regresarán a Europa por el Canal. En su viaje de regreso a la Patria, visitarán Acapulco, Kingston y Lisboa. El Marconi se espera que llegue a Balboa el 23 de febrero y el Galilei el 26 de octubre, de acuerdo con sus itinerarios.

La Seguridad Aérea Es la Meta de la FAA

EL ADVENIMIENTO del avión a reacción hizo realidad las predicciones de los pioneros de la aviación que en un tiempo fueron tildados de soñadores. Gigantescos aviones vuelan hoy día a velocidades que fueron consideradas imposibles; el número de aeronaves, comerciales, militares y particulares, es hoy día más grande que nunca.

Pero, así como el perfeccionamiento y la mayor popularidad del automóvil dio lugar a las carreteras congestionadas, los avances de la aviación han significado cielos saturados.

La seguridad en el aire es materia de primerísima urgencia, tanto para el viajero casual, como para el piloto comercial y el hombre de negocios que vuela su propio avión, y es la principal preocupación de la Administración Federal de Aviación (FAA).

La FAA opera principalmente en Estados Unidos, pero de acuerdo con una serie de acuerdos bilaterales con la República de Panamá, la FAA maneja el control del tráfico aéreo, auxiliares de radio a la navegación y las funciones de comunicación aeronáutica en esta área. La mejor evidencia de los resultados del acuerdo es que el Area de Control de Panamá tiene el mejor record de seguridad en el aire de toda América Latina.

La estratégica localización de Panamá, "Puente del Mundo, Corazón del Universo", hace del Istmo un eslabón entre la América del Sur y la del Norte, además de constituir el portal por donde pasa el comercio marítimo por el Canal de Panamá.

Por medio de instalaciones de radar de largo alcance y de las instalaciones terminales, de guías para la navegación, radios, teletipos y otros aparatos sumamente técnicos, la FAA sirve a las aeronaves militares, comerciales y privadas que atraviesan el Area de Panamá. Está en comunicación directa con todas las instalaciones de aviación en el área, incluso el Aeropuerto Internacional de Tocumen, Paitilla, David; y en la Zona del Canal, con las Bases de la Fuerza Aérea de Albrook y Howard.

Los hombres y máquinas de la FAA sirven a aeronaves de unas 35 naciones y su responsabilidad cubre un área de 240,000 millas cuadradas—400 millas al norte y al sur de Tocumen—y lo suficientemente ancha como para cubrir toda la República de Panamá. Las aeronaves que salen de la región son "pasadas" a las agencias responsables por las áreas adyacentes.

La operación de la FAA, de 7 días a la semana y 24 horas al día, se divide de acuerdo con los tipos de servicios seguros y eficientes que prestan a sus clientes del aire.

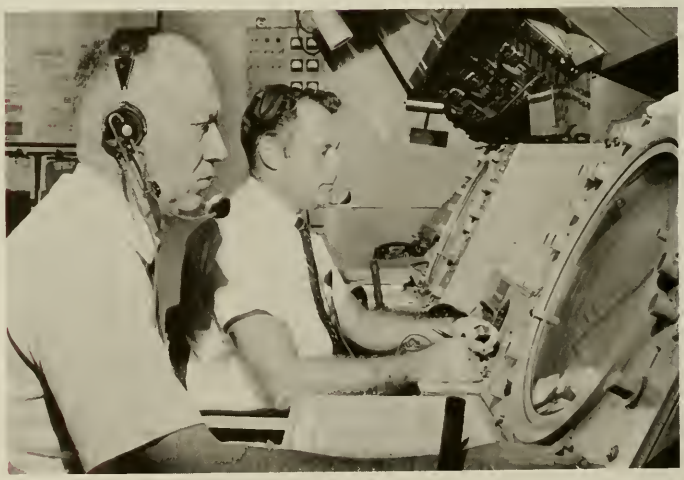
Desde 1963, un ultramoderno edificio, situado en Ancón, constituye la sede de la FAA en Panamá y es donde trabaja la mayor parte de los 170 empleados de la FAA en el Istmo. Allí están las oficinas de James S. Beasley, gerente de la FAA en el área, el Centro de Control de Rutas Aéreas, RAPCON, el Ramo de Instalaciones para Líneas Aéreas y la Estación de Servicio para Vuelos Internacionales.

La mayor parte del equipo de precisión de comunicaciones y de navegación aérea, esencial para la seguridad aérea se encuentra en el edificio sede. Instalaciones que representan parte considerable de la inversión de $15 millones de la FAA en Panamá son mantenidos por personal del Ramo de Instalaciones de Aerovías.

James S. Beasley es gerente del área de la FAA en Panamá.

Este ramo, que emplea el mayor número del personal de la FAA en el área de Panamá, está integrado por especialistas altamente adiestrados, tales como ingenieros electrónicos, un ingeniero civil, técnicos electrónicos, personal de logística, mecánicos y oficinistas.

Bajo la inmediata dirección del jefe del ramo trabajan los jefes de sectores, que son responsables por la operación de una o más instalaciones, que se extienden del Atlántico al Pacífico e incluyen instalaciones de transmisión y recepción en el Cerro Ancón



En plena labor en el Centro de Control de Tráfico Aéreo aparecen, de izquierda a derecha, Joe Bosley y John McClure. Bosley observa la pantalla del radar terminal mientras que McClure se mantiene en contacto por radio con otro avión.

y en el Cerro Galera; un transmisor en la Isla Telfers, en el sector Atlántico, y un receptor en Chiva Chiva. En la Colina Semaphor, detrás de los Jardines de Summit, está situado un gran domo que contiene un puesto de radar de largo alcance, y en los antiguos emplazamientos de artillería de la Isla Perico, se encuentran los equipos de vigilancia por radar. France Field y la Isla de Taboga poseen auxiliares de navegación que sirven tanto al tráfico aéreo de gran alcance como al de corto alcance. Los jefes de sector son custodios de todo el equipo situado en esos lugares y tienen la responsabilidad de mantenerlo en un alto grado de confiabilidad. Tributo a su habilidad profesional es el hecho de que la confiabilidad de la instalación de Ancón excede el promedio nacional de la FAA.

Su Estación de Servicio a Vuelos Internacionales (IFSS), conocida a los pilotos como "Radio Panamá", da el estado del tiempo antes y durante el vuelo, transmite los informes locales sobre el tiempo y la información concerniente a restricciones temporales en los diferentes aeropuertos, cambios en las frecuencias de radio y otros informes. Además, ayuda a encontrar la dirección a las aeronaves que no están seguras de su posición, orientando a los pilotos y dirigiéndolos hacia aeropuertos de emergencia.

Una de sus funciones más importantes es la operación de búsqueda y rescate que se pone en efecto cuando un avión no hace contacto a tiempo con su estación o cuando tarda en llegar a su destino.

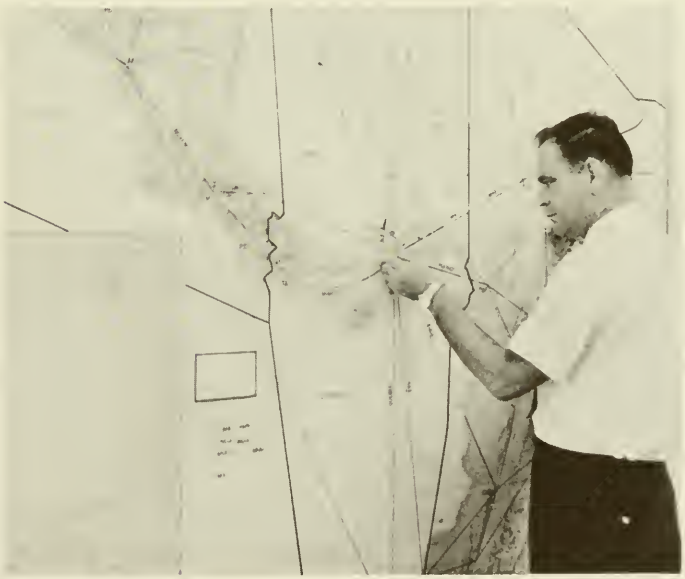
El trabajo que se lleva a cabo en IFSS es impresionante. Cada mes, hace contacto con unas 3,500 aeronaves, y maneja 3,000 planes de vuelo. El centro de teletipos automáticos maneja unos 240,000 mensajes al mes.

El Ramo de Instalaciones de Aerovías se hace cargo de la instalación y mantenimiento de todo el equipo usado por la Estación de Servicio de Vuelos Internacionales y el Centro de Control de Tráfico de Rutas Aéreas/RAPCON. Este último es responsable por la operación de todas las aeronaves que vuelan bajo Reglas de Vuelo por Instrumentos dentro del Area de Panamá de Control de Tráfico Aéreo/Región de Información de Vuelo.

El Centro de Control de Tráfico de Rutas Aéreas, nervio central de la operación de la FAA, es un gran salón, en el que las pantallas de radar proveen la mayor parte de la iluminación. Los coordinadores, administradores y otros especialistas altamente adiestrados tra-

(Pasa a la página 12)

El Jefe del Ramo de Instalaciones de Aerovías, Hal Culp, tercero desde la izquierda, revisa los planos con el subjefe del ramo Clinton Murphy, el representante de mantenimiento Frank A. Rybicki y Jim Wilkie, ingeniero civil.



Marvin P. Moultrie, oficial de operaciones en el Centro de Tráfico Aéreo, señala en el mapa el lugar de las instalaciones de la Administración Federal de Aviación. Las líneas verticales oscuras representan los límites del área de 250.000 millas cuadradas que controla la FAA.

EN LA FAA SE CONTROLA INTENSO TRAFICO AEREO

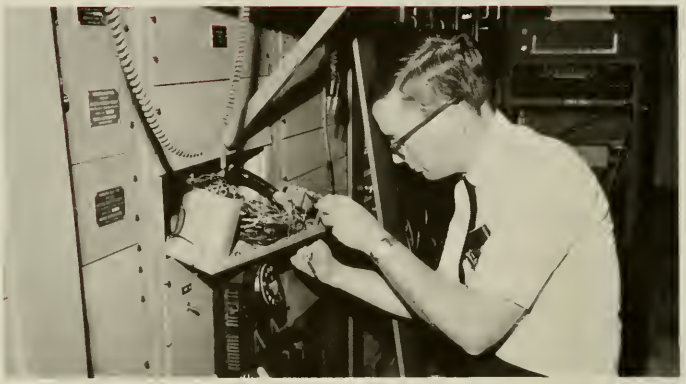
(*Viene de la página 11*)

bajan en turnos de 25 hombres, que mantienen el Centro de Control de Tráfico de Rutas Aéreas operando día y noche, los días de fiesta y fines de semana. Algunos de los coordinadores son bilingües, a pesar de que el inglés es el idioma usado universalmente en la aviación.

Un piloto que vuela bajo Reglas de Vuelo Visual, cuando hay buena visibilidad, es el único responsable por la seguridad de su aparato y de sus ocupantes. Esta responsabilidad corresponde sin embargo, al Centro de Control de Tráfico de Rutas Aéreas, RAPCON, cuando se vuela bajo Reglas de Vuelo por Instrumentos, como sucede casi siempre, no importa cuáles sean las condiciones. El Centro de Control de Tráfico de Rutas Aéreas, RAPCON, también dará información y otra clase de ayuda a los pilotos, aún cuando vuelen bajo Reglas de Vuelo Visual.

La principal misión del coordinador es proveer a cada avión su propio tramo de espacio, de 50 millas de ancho, 1,000 pies de profundidad y con 15 minutos de intervalo, antes y después de cada aparato.

Se requiere un procedimiento sistemático para el movimiento seguro y ordenado de los aviones. Hay técnicas y reglas prescritas y probadas a través de los años, que deben ser seguidas al pie de la letra por los coordinadores y pilotos para asegurar el máximo de seguridad.



El técnico electrónico Don Gehrke repara equipo en la Estación de Servicio de Vuelos Internacionales.

Equipado con los instrumentos más modernos en disponibilidad, el coordinador da al piloto servicio por radio y por radar en toda el Area de Panamá. Toda la conversación entre el piloto y el coordinador es grabada en cinta magnetofónica y conservada durante 15 días. El coordinador "recoge" al aparato, primero con el radar terminal, o de corto alcance, cambiando luego al radar de largo alcance, de 200 millas.

Se va marcando el progreso del vuelo sobre un pizarrón cercano al radar, con la ruta de la aeronave, la altura y otras informaciones. En los lugares fijados de antemano, el piloto se comunica por radio con el centro, da su posición y la hora en que calcula se encontrará sobre el próximo punto de contacto. Cuando el avión deja el área bajo la responsabilidad de la FAA de Ancón, el coordinador "entrega" la aeronave al centro de control de ruta adyacente, que puede ser Kingston, Jamaica, en un vuelo típico de Panamá a Miami. La estación de Kingston asumiría entonces la responsabilidad hasta la próxima área de control.

El proceso es a la inversa cuando el vuelo es hacia esta área y garantiza al piloto que será dirigido a su destino sin contratiempos. Cuando el avión llega a 8 millas de su aterrizaje en Tocumen, se le aconseja comunicarse con la Torre de Control de Tocumen para recibir instrucciones de aterrizaje. Estos cambios son rápidos y eficientes, típicos de la cooperación y habilidad de los coordinadores del aeropuerto de Panamá en la Torre de Tocumen y del personal del Centro de la FAA/RAPCON.

El equipo de la FAA en Panamá, al igual que su organización principal en Estados Unidos, busca continuamente nuevas técnicas y métodos para mejorar aún más la seguridad de las aerovías. Una revisión constante es necesaria para conseguir una máxima seguridad en el aire y la era del avión a reacción no exige menos.

El equipo de teletipo automático del Plan 59 de la Estación de Servicio de Vuelos Internacionales atiende unos 240,000 mensajes al mes. Trabajan con el equipo, de izquierda a derecha, Virginia Chaney y Pat Steinhauer.

ANIVERSARIOS

(Basándose sobre total de Servicio Civil)

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

John F. Hern
Primer Capataz Planchista

Joseph N. Goddard
Capataz Marinero

Zedekiah Henry
Pavimentador

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Allan A. Francis
Encargado de Mantenimiento en los Muelles

Herbert A. Mitey
Estibador

David D. Whittaker
Conductor de Automóviles

40

DIRECCION DE MARINA

William G. Monroe
Jefe de Guardias

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Alexander W. Webster
Oficinista de Abastos

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Horace M. Roberts
Encargado de Ventanilla (Caja)

CONTRALORIA

Henry L. Rose
Oficinista

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Roberto B. Castillo
Marinero

Walter E. Colclasure
Analista de Presupuestos

Harry D. Foster
Operario de Sistemas de Acueductos

Elías Rangel
Obrero (Mantenimiento de Vías)

F. H. Smith, Jr.
Subjefe Ingeniero Eléctrico (General)

Ernest M. Straker
Operario de Equipo Automotor

T. A. Williams
Pintor

Gladstone Yearwood
Auxiliar de Topografía

Alfonso E. Alexis
Oficinista (Ordenes de Trabajo)

Evance Amantine
Marinero

Ernesto Cácerez
Obrero (Trabajos Pesados)

José R. González S.
Operario de Lancha Motora

Golbourne Sobers
Operario de Lancha Motora

Eric J. Walton
Pintor

Ernest W. Zelnick
Subjefe Ingeniero General

Jorge C. Cañizales
Carpintero

Richard G. Dinkgreve
Jefe, Servicios de Oficina

Harold L. Fairclough
Oficinista

Cornelius B. Gilling
Lubricador (Planta de Equipo Flotante)

Alfredo C. Newball
Marinero

DIRECCION DE MARINA

Leon S. Drayton
Ayudante Mecánico Tornero (Náutico)

Alfred Thomas
Ayudante Operario de Esclusas

George P. Allgaier
Capataz General Mecánico Tornero (Mantenimiento)

Randolph L. Green
Aparejador

Ivan Ashley Sealey
Marinero

Daniel P. Kiley
Capataz General (Operación de las Esclusas)

Julio Magan O.
Pasabarcos

Hilary L. Maynard
Encargado de Mantenimiento (Cables de Soga y Alambre)

Henry Mc D. Powlett
Lubricador

CONTRALORIA

Miriam A. Gittens
Operaria de Perforadora

Arch D. Bishop
Auditor

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Edgar E. McGill
Capataz Aseador

Dalton A. Robinson
Agente de Compras

Samuel D. Toppin
Capataz de Mantenimiento

Hubert A. Mason
Capataz de Almacenaje—Operaciones de Montacargas de Trinche

Cyril D. Adams
Capataz Fabricante de Helados

Ugent M. Lord
Capataz General Aseador

Clebert E. Sainten
Oficinista de Almacén

Rupert A. Shoy
Almacenero

DIVISION DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS

James N. Howell
Oficinista

30

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Winston E. Binns
Encargado de Carga en el Tren

Clifford L. Brown
Estibador

Arthur Frederick
Conductor de Camión

R. C. Wellington
Despachador de Vehículos a Motor

Laurie A. Whittaker
Despachador Subalterno de Combustibles Líquidos (Muelles)

C. E. Carmichael
Ayudante Mecánico de Equipo Pesado

George A. Douglas
Guardafrenos

Julio F. Justiniani
Guardia

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Carmen A. Butcher
Maestra de Escuela Intermedia, Escuelas Latinoamericanas

Wm. T. Halvosa, Jr.
Administrador de Correos, Estafeta de 1ª Categoría

Edward G. Moran
Oficinista Especial de Correos

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Winnifred E. Seeley
Enfermera de Salubridad Pública

TRANSITO COMERCIAL POR NACIONALIDAD

Nacionalidad	Segundo trimestre del año fiscal— 1968		1967		1961-1965	
	No. de tránsitos	Toneladas de carga	No. de tránsitos	Toneladas de carga	No. de tránsitos	Toneladas de carga
Belga	26	78,497	12	66,634	10	39,739
Británica	379	2,984,390	311	2,057,509	322	2,076,559
Chilena	26	154,352	34	210,418	33	238,745
China Nac.	26	186,512	25	163,192	21	160,144
Colombiana	51	110,349	63	121,622	65	101,350
Cubana	15	106,110	3	21,470	----	--------
Danesa	116	655,463	103	680,050	76	365,997
Ecuatoriana	39	38,502	24	24,235	12	13,171
Francesa	46	248,855	63	183,469	31	165,422
Alemana	292	1,173,338	277	968,599	280	838,322
Griega	102	1,048,808	124	1,300,840	152	1,465,172
Hondureña	53	36,603	51	32,768	56	43,119
Israelita	20	93,175	24	111,971	20	68,075
Italiana	52	432,779	57	338,534	46	260,703
Japonesa	261	2,081,023	216	1,720,154	212	1,276,185
Liberiana	389	5,085,253	315	3,887,428	233	2,229,252
Holandesa	112	523,663	115	471,917	147	644,878
Nicaragüense	19	29,819	18	25,791	13	16,479
Noruega	353	4,010,466	394	3,661,013	348	2,557,721
Panameña	128	745,698	92	359,976	109	491,622
Peruana	47	268,182	35	160,330	28	151,165
Filipina	21	85,497	24	118,089	18	76,378
Surcoreana	13	45,775	12	64,037	3	14,712
Soviética	18	154,004	10	78,350	4	31,617
Española	11	32,528	1	3,769	----	--------
Sueca	112	580,078	125	819,505	90	496,979
Suiza	21	21,080	16	29,748	9	22,198
Estadounidense	392	2,132,133	395	2,304,565	438	2,635,936
Otras	49	393,552	38	269,537	38	166,455
Total	3,189	23,536,484	2,977	20,255,520	2,814	16,648,095

EMBARCACIONES DE 300 TONELADAS NETAS O MAS

(Años Fiscales)

Mes	Travesías			Peajes en Bruto (En miles de dólares)		
	1968	1967	Promedio 1961-65	1968	1967	Promedio 1961-65
Julio	1,177	1,039	960	7,400	6,205	4,929
Agosto	1,117	1,008	949	6,751	6,392	4,920
Septiembre	1,023	988	908	6,370	6,057	4,697
Octubre	1,048	1,005	946	6,754	6,157	4,838
Noviembre	1,041	985	922	6,674	6,028	4,748
Diciembre	1,100	987	946	7,133	6,084	4,955
Enero		1,043	903		6,318	4,635
Febrero		968	868		6,049	4,506
Marzo		1,079	1,014		6,831	5,325
Abril		1,094	966		6,823	5,067
Mayo		1,128	999		7,005	5,232
Junio		1,088	954		6,820	5,013
Totales del año fiscal		12,412	11,335		76,769	58,865

MOVIMIENTO DEL TRANSITO SOBRE PRINCIPALES RUTAS COMERCIALES

La tabla que aparece a continuación indica el desglose del número de travesías de grandes embarcaciones comerciales (de 300 toneladas netas o más) entre las ocho principales rutas comerciales:

Rutas Comerciales	Segundo trimestre del año fiscal— 1968	1967	Promedio de Tránsitos 1961-65
Intercostal de los EE. UU.	102	125	115
Costa este de los EE. UU. y Sur América	369	437	618
Costa este de los EE. UU. y la América Central	140	137	117
Costa este de los EE. UU. y el Lejano Oriente	740	699	567
Costa este de los EE. UU./Canadá y Australasia	119	132	84
Europa y costa oeste de los EE. UU./Canadá	257	245	244
Europa y Sur América	319	323	289
Europa y Australasia	89	92	91
Todas las otras rutas	1,054	787	689
Total de tráfico	3,189	2,977	2,814

Vagones Marinos, Nueva Técnica De Transporte

¿EL PRESENTE auge de las naves de vagones marinos afectará el Canal de Panamá, su tráfico y áreas portuarias?

La pregunta no es urgente ahora mismo, a pesar del número creciente de naves de vagones marinos que usan el Atlántico Norte. Pero, actualmente, unas 15 naves construidas especialmente para cargar vagones marinos utilizan regularmente el Canal y de ellas unas 6 descargan regularmente aquí. Unas 15 más transitan a intervalos irregulares y pueden ser clasificadas como naves construidas para transportar vagones marinos.

El uso del Canal de Panamá por naves diseñadas total o parcialmente para vagones marinos comenzó hace pocos años, cuando la Grace Line y el servicio intercostal de remolques de la Sea-Land comenzaron a pasar sus naves regularmente.

Hasta ahora, no ha sido necesario hacer cambios radicales en las instalaciones portuarias locales, pero en otras partes, el aumento de esas naves está revolucionando los puertos donde la carga de los vagones marinos se maneja en gran escala.

Algo similar podría suceder a los puertos de Balboa y Cristóbal. Ya se ha sugerido la construcción de un terminal internacional para vagones marinos en el Istmo, con equipo y espacio suficiente para manejar la carga de vagones marinos de todo el mundo. Ello podría significar el desarrollo del concepto de puente de tierra en Panamá.

Los cambios habidos en el Puerto de Nueva York, debido a la adición de $500 millones en equipo para vagones marinos son el tema de un artículo reciente del *Maritime Reporter and Engineering News*.

El Terminal Marítimo de la Autoridad de Port Elizabeth, la instalación más grande y más moderna del mundo para naves de vagones marinos, celebró su quinto aniversario. El terminal abrió el 15 de agosto de 1962, cuando el *Elizabethport*, de la Sea-Land, entró al puerto, anunciando una nueva era en el transporte marítimo. El terminal marítimo poseía entonces 4 amarraderos a lo largo de su nuevo Canal Elizabeth, 25 acres de espacio pavimentado y una pequeña estructura. Durante su primer

año de operaciones, en 1963, manejó 1,504,021 toneladas de carga de 242 naves y empleó a 730 personas.

Hoy, 10 dársenas para naves de gran calado y 158 acres de espacio pavimentado han sido completados, estando en construccion otros 10 amarraderos, y 185 acres más están siendo pavimentados. Hay 12 edificios para distribución de carga, con más de un millón de pies cuadrados de espacio. Durante los últimos 5 años, el tonelaje en Elizabeth ha aumentado en un 75 por ciento. El terminal, de 919 acres deberá ser terminado para 1975.

Seis de los 10 amarraderos ya terminados están ocupados por Sea-Land Service Inc. Recientemente, la Atlantic Container Line, Ltd. comenzó operaciones transatlánticas desde Elizabeth con lo motonave *Atlantic Span*, la primera nave transatlántica de vagones marinos. Será seguida por otras 3 naves de vagones marinos de esa compañía que harán un viaje de 28 días entre 7 puertos de Estados Unidos y Europa. En cada puerto, la descarga de vagones, camiones, autos y equipo rodante será terminada en una cuarta parte del tiempo requerido por naves convencionales.

Mientras Elizabeth crece en la costa oriental, el Puerto de Los Angeles ha iniciado un programa de modernización de $5,500,000 para acomodar la carga de vagones marinos. Esta fase inicial de un programa de expansión a largo plazo requiere la construcción de nuevos muelles y el desarrollo de 94 acres para servir como terminales de vagones marinos.

La necesidad de áreas portuarias e instalaciones especiales para manejar dichas naves y su carga quizás limite el número de naves de vagones marinos durante un tiempo. Pero si la manera en que transportan la carga, como al presente, continúa siendo más barata, más segura y más rápida, se construirán los muelles que sean necesarios. Puede haber cambios en las rutas de navegación, como lo indican las conversaciones que ya hay en el Japón sobre el envío de vagones marinos desde la Costa Occidental de Estados Unidos hacia los estados del medio oeste o del Atlántico en los ferrocarriles transcontinentales, y sobre envíos desde el Japón a Londres, a través de territorio continental de Estados Unidos, evitando así el Canal de Panamá.

Los buques de vagones marinos presentan un problema a todos los navieros, especialmente a los de Estados Unidos que están preocupados por tener que reemplazar una flota mercante ya vieja. Deberán decidir ahora sobre si invierten grandes sumas en desarollar sisto-

(*Pasa a la página 23*)

MOVIMIENTO DE PRINCIPALES PRODUCTOS

Del Pacífico al Atlántico

(Cifras en Toneladas Largas)

Producto	Segundo trimestre del año fiscal		
	1968	1967	Promedio 1961-65
Menas, varias	1,295,859	1,422,663	237,482
Azúcar	676,042	463,471	541,267
Tablas y tablones	524,580	N.A.	N.A.
Madera, misceláneas	471,851	N.A.	N.A.
Hierro y Acero manufacturados, misceláneos	446,435	N.A.	N.A.
Harina de pescado	382,822	290,632	N.A.
Petróleo y derivados	353,722	208,968	533,748
Bananos	301,498	300,527	291,123
Planchas de Hierro y Acero	293,529	N.A.	N.A.
Metales, varios	292,038	311,987	291,740
Productos alimenticios refrigerados, (excepto bananos)	284,032	232,633	198,438
Trigo	247,860	77,361	356,743
Pulpa de Madera	207,069	151,303	119,233
Alimentos enlatados	190,408	217,819	263,845
Madera laminada	149,541	N.A.	N.A.
Demás productos	2,308,991	4,814,175	4,706,219
Total	8,426,277	8,491,539	7,539,838

Del Atlántico al Pacífico

(Cifras en Toneladas Largas)

Producto	Segundo trimestre del año fiscal—		
	1968	1967	Promedio 1961-65
Petróleo y derivados	4,084,479	3,441,944	2,636,007
Carbón y Coque	3,102,185	2,093,692	1,403,636
Fosfatos	972,826	940,131	548,653
Metales (Chatarra)	710,453	880,515	715,256
Frijoles de soya	667,517	665,690	455,708
Metales (Hierro)	603,087	90,070	51,753
Menas, varias	564,528	274,989	77,317
Maíz	483,219	462,750	337,509
Sorgo	301,864	44,504	N.A.
Arroz	287,156	39,411	27,625
Azúcar	232,790	120,446	148,570
Productos químicos, misceláneos	198,511	237,797	157,413
Hierro y acero manufacturado, misceláneos	182,614	N.A.	N.A.
Papel y productos de papel	180,522	201,929	117,455
Trigo	178,190	523,593	156,103
Demás productos	17,268,546	2,796,939	2,275,252
Total	30,018,487	12,814,400	9,108,257

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO

	Segundo trimestre del año fiscal—				
	1968			1967	Promedio de Tránsitos 1961-65
	Del Atlántico al Pacífico	Del Pacífico al Atlántico	Total	Total	Total
Naves mercantes:					
De gran calado	560	540	1,100	2,977	2,814
Pequeñas°	22	16	38	120	140
Total	582	556	1,138	3,097	2,954
Naves del Gobierno Estadounidense:°°					
De alto bordo	56	58	114	209	67
Pequeñas°	1	4	5	27	44
Total, ambas categorías	639	618	1,257	3,333	3,065

° Naves de menos de 300 toneladas netas o 500 toneladas de desplazamiento.

°° Naves sobre las cuales se acreditan peajes. Antes del 1º de julio de 1951 las naves del Gobierno de Estados Unidos transitaban el Canal gratis.

LA PATRULLA DE CAMINOS AYUDA A LOS CONDUCTORES

LA ESTACION seca de enero a abril, con sus días de sol y de brisas, atrae a la carretera abierta a los conductores de automóviles en el Istmo de Panamá. Es la época del año cuando es más frecuentada la sección panameña de la Carretera Interamericana, que atraviesa el interior del país desde la frontera costarricense hasta la ciudad de Panamá.

Debido al influjo de la carretera, la estación seca es también la época en que la mayoría de los conductores de vehículos están más expuestos al contacto con la Patrulla de Caminos—la unidad escogida de la Guardia Nacional que vela por la seguridad en las carreteras. Bajo estudio desde 1957 y organizada el 19 de marzo de 1964, es una de las primeras unidades de su clase en un país latinoamericano, según informa su jefe, el Mayor Luis O. Nenzen, quien se adiestró con las Patrullas de Caminos de los Estados de California, Oklahoma, Arizona y Tejas en los Estados Unidos.

En la actual estación seca, se proyecta aumentar el personal de la Patrulla de Caminos a fin de que ésta extienda sus operaciones a todo lo largo de la Carretera Interamericana en Panamá. Los 70 hombres y 29 autos, con que cuenta la Patrulla en la actualidad, están desplazados desde la ciudad de Panamá hacia el oeste hasta Río Viquí, en el límite de las Provincias de Veraguas y Chiriquí, y hacia el norte hasta Sabanitas, cerca de Colón. Se agregarán 40 hombres y 16 autos a la Patrulla para llegar hasta Paso de Canoa, el punto de cruce de la frontera Panamá-Costa Rica.

La imagen de un tosco "paco", oculto tras un letrero para caer sobre los conductores, es la antítesis de los hombres de la Patrulla de Caminos de Panamá, quienes se enorgullecen de su papel de amigos del conductor, no su némesis.

Cada uno de sus miembros representa la nueva casta de la Guardia Nacional —adiestrado, eficiente y percatado de sus responsabilidades para con el público. Personalmente escogidos por el Mayor Nenzen de entre los aspirantes a Guardias, los Patrulleros pasan por cursos intensivos especiales en operaciones policíacas, investigación de delitos y accidentes, control de contrabando, comunicación por radio, defensa personal, control de incendios, mantenimiento de vehículos a motor, inglés básico—y aunque parezca mentira—relaciones públicas y orientación turística.

Cada auto de patrulla lleva un botiquín para primeros auxilios, un extintor de gas CO_2 para incendios, un tanque portátil de 5 galones de gasolina (para ayudar a quienes se han quedado sin combustible), pico, pala y hacha (para quitar las obstrucciones que se encuentren en la carretera), por lo menos una camilla, y frazadas (para víctimas de accidentes que se encuentren en

Fuera del cuartel de Chame de la Patrulla de Caminos de Panamá, el Sargento Juan Esteban Lasso, a la derecha, y el guardia Teódulo González, revisan un auto patrulla asignado al Distrito 4. El edificio, que sirve como oficinas y vivienda, fue construido por miembros de la Patrulla de Caminos.

estado de trauma). Cada Patrullero sabe cuándo y cómo usar cada pieza de su equipo.

Una regla que constantemente se inculca al Patrullero es que jamás se esconda. Se le instruye para escoger un lugar de estacionamiento desde el cual sea visible desde lejos su auto de patrulla gris con su insignia anaranjada de una rueda alada. Y sabe la razón de esta práctica: la mejor manera de afianzar la seguridad en la carretera es prevenir accidentes y nada refrena más a un conductor apurado que la presencia de un auto de la Patrulla de Caminos.

Algunos se sorprenderán al saber que la práctica muy común de encender y apagar las luces rápidamente para avisar que hay un auto de patrulla en las cercanías es vista con buenos ojos por la Patrulla de Caminos. La advertencia hace que los conductores aminoren la velocidad.

El Patrullero también aprende que es su deber ayudar al público, tanto conductores como peatones. Muchos conductores que han quedado varados por diversas causas han podido volver a rodar gracias a la mano amiga de la Patrulla de Caminos que cambia una llanta desinflada, que suministra gasolina (la cual se devuelve en la estación de servicio más cercana), que hace reparaciones menores, que busca ayuda cuando el problema es serio. Y más de un conductor apurado, sorprendido en una falta de tránsito, se ha ido gratamente impresionado con una firme pero cortés amonestación, en vez de la boleta que esperaba.

En sus rondas diarias, los patrulleros ayudan a los residentes del interior. Sus autos llevan escolares, especialmente en días lluviosos; transportan enfermos; llevan equipos médicos a comunidades lejanas; y, a través de su sistema de comunicación por radio, piden auxilio rápidamente en caso de una emergencia mayor. Asistir a parturientas es cosa común para los Patrulleros. Han salvado vidas mediante la respiración de boca a boca. Y una vez un Patrullero evitó una catástrofe en una ciudad interiorana al extinguir un incendio que comenzaba en un camión-tanque cargado con 5,200 galones de gasolina y que había golpeado con un cable eléctrico.

La Patrulla presta servicios 24 horas al día. Generalmente, cada auto de patrulla recorre un trecho de 10 millas de carretera y, según el lugar, lleva uno o dos hombres. Los patrulleros van y

El patrullero Clementino Becerra, habla por radio con su oficina principal desde la Carretera Interamericana. Los patrulleros recorren sus sectores durante 1 hora y luego se detienen por 10 minutos en un lugar de estacionamiento para ver bien a los conductores.

vienen por su sector durante 1 hora, y luego descansan 10 minutos en un lugar de estacionamiento al borde de la carretera. Cada turno dura 8 horas. En los fines de semana y en las horas de mayor afluencia, se aumenta el número de autos de patrulla en los sectores con mayor incidencia de accidentes.

En caso de accidente o desperfecto, la Patrulla de Caminos aconseja permanecer en el lugar—tarde o temprano pasará un auto de patrulla; de ser posible, mándese recado con alguien que pase.

La Patrulla de Caminos de la Guardia Nacional de Panamá está organizada con una jefatura en la ciudad de Panamá y puntos de control en Sabanitas, cerca de Colón; en Arraiján y Chame, Provincia de Panamá; en Antón, Provincia de Coclé; y el de Divisa, que cubre las Provincias de Herrera y Veraguas. Con la proyectada expansión de la Patrulla, se establecerán puntos de control también en David, Provincia de Chiriquí, y Paso de Canoa, en la frontera de Panamá y Costa Rica. Cada punto de control tiene a su cargo uno o más distritos de tráfico.

El Mayor Nenzen se enorgullece de que la Patrulla, que comenzó con nada, en cuanto a comodidades para sus hombres, ya tiene cuarteles propios en cuatro puntos de control (Arraiján, Chame, Antón y Divisa) todos construídos por Patrulleros.

En cada punto de control hay una oficina administrativa que se encarga del papeleo para su respectivo distrito, incluso las boletas que se expiden a los que violan las disposiciones de tránsito.

En vísperas de su cuarto aniversario, la Patrulla de Caminos de la Guardia Nacional de Panamá ya ha dirigido su mirada hacia arriba. Ha iniciado estudios para vigilar las carreteras desde el aire, preparándose, para cuando haya fondos y equipos disponibles, para las patrullas aéreas.

HISTORIA DEL CANAL

Hace 50 Años

LA DIVISION de Comisariatos del Canal de Panamá se vio afectada por la guerra en el mar de los submarinos alemanes. Una nota en el Panama Canal Record decía que un gran embarque de porcelana Royal Doulton, destinada a la División de Comisariatos, se había perdido en el mar, lo mismo que varios miles de dólares en lociones y una cantidad de tela caqui.

•

Los últimos restos del dique de Gamboa desaparecieron cuando la draga *Marmot* removió del lugar 6,400 yardas cúbicas de roca en octubre. El dique fue volado en octubre de 1913 y la mayor parte del material removida por las dragas, para abrir el Corte lo más pronto posible a la navegación.

•

Cincuenta latas de diferentes clases de peces, suministradas por la Dirección de Pesquerías, fueron arrojadas al Lago Gatún. Los peces eran robalos, peces luna, carpas y siluros.

•

Informes de prensa señalaban un nuevo record en el viaje de Liverpool a Callao, Perú, —19 días,— establecido por una nave que pasó por el Canal. La distancia de 5,936 millas había sido cubierta en 19 días, o sea a 312.4 millas diarias.

•

Una nave de 655 pies de largo transitó el Canal en diciembre, imponiendo una nueva marca en el largo de las naves hasta entonces.

Hace 25 Años

EL EMPLEO de mujeres como guardias en las Aduanas de la Zona del Canal, en trabajos de tiempo parcial, fue autorizado por C. H. Calhoun, Jefe de la División de Asuntos Civiles, en Balboa Heights. El trabajo ejecutado por estas mujeres, especialmente en el aeropuerto, permitía a los funcionarios regulares de aduana dedicarse a labores más arduas.

Más de 350 estudiantes de la Escuela Secundaria de Balboa fueron empleados en trabajos que contribuirían al esfuerzo de guerra durante las vacaciones de verano. Devengaron más de $50,000 en salarios, que en su mayor parte fueron invertidos en bonos de guerra.

Un total de 6,000 revistas para la Cruz Roja, 1,200 botellas para el Departamento de Salubridad, y centenares de ganchos de colgar ropa para la Lavandería de Ancón, eran parte de los artículos recogidos por los estudiantes de la Escuela Secundaria de Balboa, en su esfuerzo por ahorrar, servir y conservar; los Exploradores de la Zona del Canal recobraron más de 11 toneladas de material valioso para el esfuerzo de guerra.

Las iluminaciones exteriores de Navidad fueron prohibidas debido a reglas de seguridad.

Hace 10 Años

THE PANAMA CANAL REVIEW de octubre de 1957 traía en su portada la fotografía del *Santa Mercedes*, de la Grace Line, que tuvo el honor de efectuar el tránsito número 200,000 por el Canal de Panamá.

•

Los hospitales de la Zona del Canal celebraron, el 17 de noviembre, el 75° aniversario de la fundación del Hospital Gorgas. Fue la primera vez en la historia de la Zona del Canal que hubo celebración general del Día del Hospital.

•

Varios millones de dólares en propiedades del Canal de Panamá en el Sector Atlántico fueron tansferidos a Panamá, de acuerdo con el Tratado de 1955.

•

La Mandinga, una draga pequeña especial para aguas poco profundas, la primera construida por la empresa del Canal, fue bautizada, lanzada al agua, y puesta a trabajar en su primer trabajo en el Desvío Oriental, en el sector Atlántico.

Hace 1 Año

LA CORONACION de Lucy Benítez, como Reina del Carnaval de 1967, fue punto culminante de las actividades sociales de la primera semana de febrero del año pasado.

•

Los residentes del Istmo quedaron impresionados al ver al *Queen Elizabeth*, el barco de pasajeros más grande del mundo, y al *United States*, de los Estados Unidos, el buque más rápido del mundo, atracados al mismo tiempo en los muelles de Cristóbal.

•

"Estoy contento de haber regresado y me siento altamente honrado con este nombramiento", dijo el General Walter P. Leber, al tomar posesión como 15º Gobernador de la Zona del Canal, el 21 de febrero, en una corta ceremonia en el Edificio de Administración de Balboa Heights.

Insólita Gira Hacen Empleados Del Canal por América del Sur

VIAJANDO POR aire, tierra, agua y a veces a pie, dos empleados del Canal de Panamá cubrieron recientemente una distancia de 10,339 millas por Sur América. Querían conocer lo más, gastando lo menos posible.

Walter Bottin, especialista de clasificación y salario en la Dirección de Personal, y William Andrews, director de la Escuela de Gamboa, visitaron Argentina, Chile, Uruguay, Bolivia, Perú y Ecuador en una gira de 51 días. George Rahn, tecnólogo mecánico de instrumentos en el Ramo de Acueductos y Laboratorios, comenzó la gira con ellos en Panamá y visitó la mayoría de los países, pero terminó su viaje más temprano, luego de llegar al Perú

Visitaron muchas de las más pintorescas regiones de Sur América. Navegaron en el Titicaca, el lago navegable más alto del mundo. Viajaron en el ferrocarril más alto del mundo, cruzaron la vastedad de las pampas argentinas y caminaron a través del ecuador. El costo del transporte por las vías principales y de viajes a lugares de interés especial en cada país, varió desde 25 centavos para un viaje en autobús y a pie en el Ecuador, hasta $179 por el pasaje de avión desde Panamá hasta Santiago de Chile.

Pensando en la economía, se apartaron de los hoteles y restaurantes de lujo, parando en establecimientos modestos que por lo general eran cómodos y limpios. Los precios para pasar la noche variaron desde 90¢ en Mendoza, Argentina, a $3 al día (con comidas) en Riobamba, Ecuador, y a $3.92 por una noche en La Paz, Bolivia. Acomodaciones de primera clase, en un viaje de una noche, a bordo de un buque fluvial, desde Lima a Guayaquil, les costaron $1.25, lo que incluía una hamaca para dormir. Por 75¢ más podía conseguirse un camarote.

Comiendo alimentos nativos, mantuvieron esos gastos a un mínimo, lo que dio por resultado que cada hombre gastara unos $123 en alimentos durante los 51 días. El costo de los alimentos varió desde 67¢ por una comida de cuatro platos en Andahuaylas, Perú, a $2.25, comida de precio fijo, en Tucumán, Argentina. La comida en Argentina y Uruguay consistía frecuentemente en un bistec tierno de dos pulgadas de grueso, con todos los aderezos y vino, por $1.25.

No les llovió durante el viaje.

La primera parte del viaje—de Panamá a Santiago—3,110 millas aéreas, fue la más larga y la más cara, $179. El viaje por tren, de Santiago a Valparaíso, de 116 millas, costó $1.35 y el regreso en autobús, 78 centavos por persona.

Viajaron de Santiago a Mendoza, Argentina, 235 millas por sobre la cordillera, en automóvil, usando el túnel del ferrocarril en Caracoles, ya que la carretera de las montañas estaba cubierta de nieve. Desde Mendoza, al pie de Los Andes, hicieron un viaje de 23 horas en autobús, a través de 638 millas de pampas hasta Buenos Aires.

Después de explorar las bellezas de la capital argentina, la ciudad más grande de Sur América, hicieron una excursión a Tigre, atracción turística a 18 millas de la ciudad.

Cruzaron el Río de la Plata, llegando a Colonia, Uruguay, donde tomaron un autobús para cubrir las 110 millas hasta Montevideo, capital del Uruguay

(Pasa a la página 20)

Las ruinas de la fortaleza inca de Sascuhuaman, en la cercanías de Cuzco, Perú. La construcción de piedra, en forma de pirámide, muestra la maestría poco usual de los constructores incas.

Viaje Lento Por Montañas Suramericanas

(*Viene de la página 19*)

y una de las grandes ciudades del hemisferio sur.

De Montevideo viajaron en autobús a través de 254 millas de tierras ganaderas hasta la ciudad industrial de Paysandú, sobre la orilla oriental del Río Uruguay. Pernoctaron allí y siguieron su camino hasta Tucumán, en el extremo norte de Argentina. Fue un viaje de 39 horas, primero en lancha, a través del Río Uruguay, en autobús, lancha nuevamente para atravesar el Río Paraná, y finalmente autobús.

Tucumán, el Jardín de Argentina, está sobre una llanura, y le sirve de fondo la alta Sierra de Aconquija. Las corrientes que bajan de las montañas riegan más de un millón de acres de caña de azúcar. Luego de gozar de un clima de montaña, viajaron por tren 24 horas para llegar a La Quica, árida y desierta población sobre la frontera boliviana, a 398 millas de distancia.

Allí la locomotora a vapor se aprovisionó de agua; los pasajeros consiguieron alimentos y hubo otras interrupciones por razones desconocidas. Como respiro al largo viaje por tren, los viajeros tuvieron que caminar las dos millas que separan a La Quica de Villazón, población fronteriza situada del lado de Bolivia. Allí, a una altura de 11,115 pies, comienza el altiplano boliviano, helado y barrido por los vientos.

George Rahn, a la izquierda, y William Andrews tratan de conseguir que alguien los lleve de Valparaíso hasta Santiago de Chile. Para cambiar, viajaron por tren a Valparaíso y y regresaron a Santiago en autobús.

Los indios hablan poco o nada de español, entendiéndose en dialectos Aymará y Quechúa. Las mujeres se ven más bien cómicas con sus sombreros hongo. Allí no tienen ningún valor los cheques de viajeros. A los turistas sólo les aceptan dólares y pesos argentinos, cuando se ven forzados a comprar las gruesas mantas que evitan que se congelen durante el viaje de 27 horas en tren hasta Potosí, situada a 438 millas de distancia.

El tramo de 108 millas, desde Río Mulato hasta Potosí, lleva más de 9 horas de un ascenso casi vertical. Llegaron a Cóndor, situado a una altura de 15,705 pies, uno de los lugares más altos en cualquier ferrocarril del mundo.

Desde la desolada y fría Potosí, situada a 13,700 pies de altura, pudieron ver el imponente Cerro Potosí, que se eleva hasta una altura de 15,680 pies casi verticalmente. En un tiempo era conocido como el lugar más rico en plata de todo el mundo. Hoy día los bolivianos extraen de allí el estaño.

A continuación, los viajeros tomaron un autobús hacia Sucre, la Capital Oficial de Bolivia. Otro autobús los llevó por 256 millas hasta Cochabamba, la capital de verano y segunda ciudad más grande de Bolivia. A una altura de 8,570 pies y rodeada de colinas, Cochabamba tiene quizás el clima más agradable de Bolivia. De allí viajaron a La Paz, la capital, a 280 millas de distancia, en un autobús sobre rieles que allá llaman "ferro-carril".

Luego de 4 días visitando el museo, la catedral, los palacios de gobierno y las pintorescas calles en el sector indio de La Paz, tomaron otro "ferro-carril" hacia el Lago Titicaca, el lago navegable más alto del mundo, a 12,500 pies. Navegaron 140 millas en un vapor a través

El Ferrocarril Central, de Huancayo a Callao, en el Perú, serpentea a través de Los Andes, atraviesa 66 túneles, 59 puentes y tiene 22 pendientes de vaivén. Por sobre Galera, la estación de ferrocarril más alta del mundo, a 15,681 pies sobre el nivel del mar, se elevan los picos nevados de Los Andes.

del lago y a pesar de la altura, no hacía mucho frío.

Las 244 millas hasta Cuzco, Perú, otrora capital del imperio Inca, fue por tren. Todo el viaje, desde La Paz a Cuzco, en "ferro-carril", vapor (incluyendo el camarote y dos comidas), además del tren hasta Cuzco, costó sólo $21.26.

De Cuzco partieron a visitar la ciudad perdida de los Incas, Machu Picchu, y exploraron los restos de la extraña ciudad colocada entre dos picachos de 10,000 pies de altura. El fantástico viaje de 146 millas desde Cuzco, los llevó a través del Valle de los Incas, donde vieron las terrazas, fortalezas y acueductos que datan del tiempo de los Incas.

De regreso a Cuzco, tomaron un minibús hasta Abancay y, a la mañana siguiente partieron para Andahuaylas, a 90 millas de distancia, en un camioncito. Luego de saltar por la carretera durante 4 horas, todavía podían ver el pueblo de Abancay, desde el camino en espiral que pasa a través de una de tres cordilleras entre Cuzco y Huancayo.

Pasaron 2 días en Andahuaylas y tomaron un autobús para viajar hasta Ayacucho, ciudad colonial de calles empedradas, numerosas iglesias y mansiones coloniales en ruinas. Una comida sustancial en Ayacucho les costó 67¢. Dos días en Ayacucho y partieron en otro autobús hacia Huancayo, viejo centro de mercadeo a 162 millas de distancia.

Los malos caminos y otros inconvenientes fueron nada ante los más bellos panoramas montañosos de Sur América, en el viaje entre Cuzco y Huancayo.

Las 260 millas hasta Lima, la cosmopolita capital del Perú, fueron por tren y en esta parte del viaje pasaron por la estación de Galera, a 15,681 pies. Después de visitar palacios coloniales, catedrales y plazas en Lima, hicieron un corto viaje, de 12 millas, hasta San Isidro, una de las bellas áreas residenciales de la capital.

El viaje desde Lima hasta Guayaquil, Ecuador, una distancia de 968 millas, fue hecho en autobús, taxi, a pie y en barco, a un costo de $18. Pasaron un día completo en Guayaquil, principal puerto y ciudad comercial del Ecuador, y viajaron por tren a Ríobamba, a 150 millas de distancia.

Ríobamba no está lejos del Chimborazo, un gran volcán cubierto de nieve, que a veces cubre de cenizas las calles de la ciudad. A 9,020 pies de altura, el clima es agradable, la comida buena y el alojamiento barato.

Siguieron hacia Quito, la capital, situada a casi 2 millas de altura, bajo la sombra del Pichincha, un volcán apagado. Pasaron 4 días recorriendo la ciudad.

El viaje terminó cuando abordaron el avión en el moderno aeropuerto de Quito para las 650 millas de viaje hasta Panamá. Bottin y Andrews habían gastado, cada uno, $368,46 en transporte, $104.80 en alojamiento y unos $123.15 en alimentos y gastos varios.

Bottin y Andrews recomiendan este viaje a las personas que no buscan muchas comodidades y que tienen mucha paciencia. Los autobuses y trenes nunca llegan a tiempo. Pero otros aspectos del viaje compensan las molestias.

Bottin y Rahn no pudieron resistir la tentación de retratarse con estos dos viejos automóviles bien conservados. Muchos de tales autos se ven en las calles de Montevideo, Uruguay.

Una india de Los Andes, con su sombrero de hongo, conduce sus llamas hacia el mercado, en Ayaviri, parada del ferrocarril que va desde Puno, a orillas del Lago Titicaca, hasta Cuzco, en el Perú.

NAVEGACION

Nuevo Cliente Maersk

UNA NUEVA unidad de la Línea Maersk, esbelta, dotada completamente de aire acondicionado y de 23 nudos de velocidad, hizo su primer tránsito por el Canal de Panamá el 31 de diciembre, en viaje de Nueva York a Japón. El *Cecile Maersk*, recientemente construido por A. F. Moeller, en Suecia será cliente regular en su recorrido de la Costa Oriental de Estados Unidos al Lejano Oriente. Es el primero de una serie de 6 rápidos cargueros que construirá Maersk para esta ruta. Tienen 13,000 toneladas, algo más grandes que los cargueros comunes. C. B. Fenton and Company, sus agentes en el Canal dijeron que Maersk tiene una flota de 90 naves, la mayoría de las cuales usan el Canal regularmente.

Visita del Kungsholm

MAS DE 400 pasajeros que hacen un crucero a las Islas de los Mares del Sur y el Lejano Oriente, cruzaron el Canal de Panamá el 12 de enero a bordo del lujoso transatlántico *Kungsholm*, de la Swedish American Line. Este es el segundo tránsito por el Canal que hace esta gran nave, que entró en servicio el año pasado, y es también su segundo crucero a los Mares del Sur.

Uno de los barcos más nuevos que usan el Canal, el *Kungsholm* está completamente dotado de aire acondicionado. Luego de navegar más de 30,000 millas, regresará al Canal en abril y atracará en Cristóbal, antes de regresar a Port Everglades y Nueva York.

TRAFICO POR EL CANAL DE PANAMA

ESTADISTICAS PARA EL SEGUNDO TRIMESTRE
AÑO FISCAL 1968
TRANSITOS (Naves de Alto Bordo)

	1968	1967
Comerciales	3,189	2,977
Del Gobierno		
Estadounidense	350	209
Gratis	28	21
Total	3,567	3,207
PEAJES °		
Comerciales	$20,567,864	$18,278,317
Del Gobierno		
Estadounidense	2,054,147	1,300,912
Total	$22,622,011	$19,579,229
CARGA °°		
Comerciales	23,538,189	20,258,955
Del Gobierno		
Estadounidense	1,779,920	1,612,369
Gratis	138,306	166,894
Total	25,456,315	22,038,218

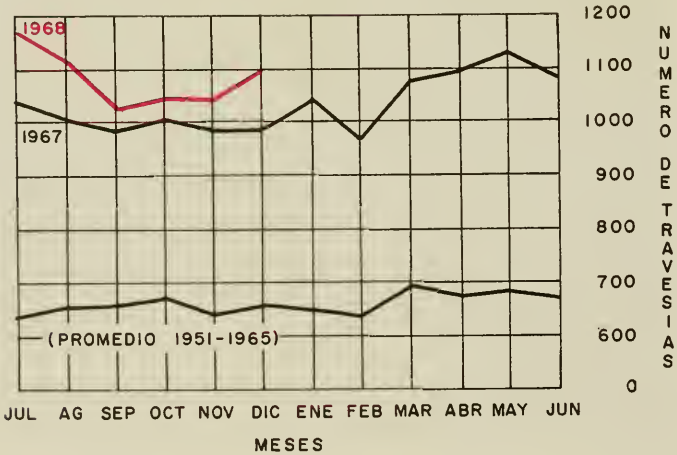
° Incluye los peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.

°° Las cifras de carga representan toneladas largas.

Barco de 400,000 Toneladas

UN INMENSO petrolero, de 400,000 toneladas, casi el doble del petrolero más grande del mundo, está siendo diseñado en el Japón y está siendo ofrecido a los armadores dice un artículo reciente del *New York Times*.

Mitsui Zosen anunció que tiene un barco de 1,990 pies de largo que será casi dos veces más largo que la nave más grande a flote, el *Idemitsu Maru*, de 1,122 pies de largo. El edificio Empire State sólo tiene 1,472 pies de largo. La nave tendrá dos hélices y dos motores que le darán una velocidad de servicio de 15 nudos. Debido a su calado, de 80 pies, no podrá pasar por el Estrecho de Malaca, entre la península del mismo nombre y la Isla de Sumatra, y por lo tanto, no le servirá a los armadores japoneses, por lo que sus compradores principales serán los armadores y compañías petroleras que operan hacia Europa.



Retirado El Caronia

UN TRANSATLANTICO de lujo que ha visitado el Canal desde que fue puesto en servicio en 1949, ha sido vendido a Yugoeslavia para usarlo como un hotel flotante. Esa nave es el *Caronia*, de casco verde, construido en Inglaterra para la Línea Cunard, especialmente para cruceros. Visitó Cristóbal por primera vez en 1949, durante un crucero por el Caribe y, desde entonces, ha visitado el Canal regularmente, luego de su crucero anual alrededor del mundo. Durante su carrera, el transatlántico de 34,172 toneladas, dotado de aire acondicionado, le ha dado la vuelta al mundo 17 veces, hizo un largo crucero por el Pacífico y por lo menos, un largo crucero por la Península Escandinava y 2 viajes por el Mediterráneo.

Nuevo Comodoro

EL CAPITAN George Campbell, capitán del buque de carga y pasajeros *Gothic*, ha sido ascendido a Comodoro de la Shaw Savill Line y su gallardete de comodoro flameaba en uno de los mástiles del *Gothic*, cuando pasó por el Canal en enero. El Capitán Campbell entró a la Shaw Savill Line en 1927 como alférez y tuvo su primer comando en el *Samsylvan*, en 1947. El *Gothic* fue la nave que trajo a la Reina Isabel II y a su esposo el Príncipe Felipe a la Zona del Canal, en 1952. El *Gothic* ha cruzado el Canal regularmente desde 1951 en el servicio desde el Reino Unido a Nueva Zelandia, transportando carga y 70 pasajeros de primera clase.

Pacific Ford, agentes de la línea en Panamá anunciaron que el *Gothic* y su gemelo, el *Ceramic*, que transitaron el Canal hacia el norte, serán convertidos pronto en cargueros y no aceptarán más pasajeros.

15º Torneo De Panamá

(*Viene de la página 8*)

Parfitt, además de varios militares de alto rango, estarán entre los muchos residentes de la Zona del Canal que tomarán parte en el torneo. Tanto el Gobernador como el Vicegobernador jugaron en el Profesional y Aficionado del año pasado.

El asombroso Paul Hahn saldrá a la cancha a las 5 p.m. para entretener a la multitud con sus tiros de precisión y fantásticos trucos que han pasmado a golfistas—y a legos—en más de 40 países.

Otra recepción en el Club de Golf y un baile informal con Lucho Azcárraga y su conjunto completarán el día.

El Presidente Marco A. Robles, o su representante, inaugurará oficialmente el torneo a mediodía del 22 de febrero, cuando entregue la primera pelota al campeón defensor Bert Weaver, quien vendrá a tratar de ganar otra vez. Otros dignatarios de Panamá y de la Zona del Canal estarán presentes en la inauguración y ese día se jugará la primera rueda de 18 hoyos.

Esa noche, el Gobernador Leber de la Zona del Canal y su esposa, agasajarán a los golfistas junto con sus consortes a bordo de la lancha Las Cruces.

Las últimas 3 ruedas serán jugadas los días 23, 24 y 25 de febrero, e inmediatamente después se entregarán los premios.

Como atracción extra, destacados aficionados locales con handicaps de cinco golpes o menos, podrán jugar junto con los profesionales, pero competirán sólo contra otros no profesionales.

El Abierto de Panamá es patrocinado conjuntamente por el Club de Golf de Panamá, los Cigarrillos Viceroy y el Instituto Panameño de Turismo (IPAT). Este año, los funcionarios del torneo han recibido confirmación de la participación de profesionales que representarán a Panamá, Estados Unidos, Guatemala, El Salvador, Argentina, Perú, Colombia, México y Costa Rica.

Además de Bert Weaver, entre los distinguidos profesionales que competirán se cuentan Art Wall, Jr. y Antonio Cerdá, que han sido ganadores del Abierto de Panamá; Florentino Molina, Dow Finsterwald y Butch Baird quien ganó el año pasado el Abierto de Bogotá y la Clase West End en Las Bahamas.

El Gobernador de la Zona del Canal W. P. Leber revisa su palo mientras él y el Vicegobernador H. R. Parfitt se preparan para el próximo hoyo en el Abierto de Panamá de 1967. Se espera que ambos participen nuevamente en el torneo de este año.

Vagones Marinos

(*Viene de la página 15*)

mas nuevos para manejar carga separada en unidades o conservar las naves de carga general que utilizan las instalaciones existentes.

Recientemente, la Lykes Brothers Steamship Co. Inc., de Nueva Orleans, se decidió a favor de buques portadores de barcazas de propósitos múltiples, que serán conocidos como la clase Seabee de la Lykes. Serán puestos en servicio entre el Golfo de México y Europa, pero su tamaño les permitirá transitar el Canal de Panamá.

De un largo de 875 pies y una manga de 106 pies, podrán cargar 38 barcazas completamente cargadas o un total de entre 1,500 ó 1,600 vagones marinos de tamaño normal. Podrán acomodar y alzar cargas especiales de hasta 2,000 toneladas y manejar vehículos, carga rodante o en unidades, con igual facilidad. Además, cada una de estas naves puede transportar 15,000 toneladas de carga líquida, en tanques profundos, y viajar a 20 nudos.

Los funcionarios de Lykes, que revelaron que la construcción de naves de la clase Seabee representará un desembolso total de $90 millones, dijeron constituyen un método completamente nuevo de transporte oceánico, basado en un método nuevo de manejar la carga a bordo.

Las estadísticas publicadas por el Maritime Reporter and Engineering News muestran que había 14 nuevos buques de vagones marinos de 1,000 toneladas brutas o más y 17 naves parcialmente diseñadas para vagones marinos en construcción en astilleros de Estados Unidos, el 30 de junio de 1967. Siete naves mercantes más estaban siendo convertidas a naves de vagones marinos en astilleros estadounidenses, mientras otras dos eran convertidas en el Japón para la Matson Navigation Company.

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08543 6912